



## INCIDENTE MOTO IN PISTA, ECCO QUANDO SI APPLICA IL CODICE DELLA STRADA

# A

nche fuori gara, in pista, con la moto ai 196 Km/h si può, ma se capita l'incidente scatta la multa ed anche il dovere di risarcire il danno. Parola della Cassazione Penale che così ha stabilito nella sentenza n. 27991 del 6 giugno 2017 in relazione ad un caso accaduto sulla pista del Mugello sette anni fa.

I due motociclisti coinvolti, Kawasaki contro Ducati, si erano scontrati lungo il tracciato della pista di gara, ma nonostante questo non l'avevano presa sportivamente: così la cosa era finita con cure mediche e reciproche accuse e querele fino ai più alti gradi della giurisdizione. C'è da dire che uno di loro, il pilota della Ducati, aveva rimediato una prognosi davvero considerevole: 150 giorni e, diciamolo, cinque mesi di infermità sono un po' duri da accettare cavallerescamente.

Quindi il caso era approdato davanti al Giudice di Pace di Borgo San Lorenzo che nel 2011, inflitta una multa di mille euro al pilota della Kawasaki, aveva rinviato ad altra sede il giudizio sul richiesto risarcimento del danno. Si andò poi in appello avanti al Tribunale di Firenze e, per finire, in data 19 ottobre 2015, rigettato il ricorso in secondo grado, finalmente la rocambolesca vicenda era giunta in Cassazione.

Al pilota della Kawasaki era stato addebitato di avere tamponato la Ducati che lo precedeva, causa negligenza ed imprudenza nella condotta di guida, non avendo moderando la velocità come invece avrebbe dovuto. C'è da dire però, che l'incidente non era avvenuto durante una sessione di gare, ma nel corso di una circolazione cosiddetta "turistica" sulla pista.

Imprudenza e imperizia dunque? Non certo per i difensori secondo i quali, non a caso, lo stesso pubblico ministero in sede di indagini aveva richiesto l'archiviazione, così come successivamente in giudizio l'accusa aveva chiesto l'assoluzione piuttosto che la condanna. Poi, che dire della testimonianza dei direttori di gara secondo i quali l'unico responsabile dell'incidente doveva essere considerato il pilota della Ducati? Egli, secondo loro, aveva rallentato in modo eccessivamente repentino, senza rientrare ai box, ma rimanendo in pista. C'era forse stata una segnalazione del pericolo da parte dei giudici di gara? Se sì, era stata percepita dai piloti? In realtà il giudice di primo grado aveva accertato che gli avvertimenti di un incidente in corso non erano stati dati ai motociclisti o comunque costoro non li avevano percepiti, circostanza importante, poiché significa che il pilota della Kawasaki non aveva nessun obbligo di rallentare, soprattutto tenuto conto che usciva da una curva in fase di accelerazione. Come dire che si era trovato di fronte ad un ingombro del circuito del tutto imprevedibile correndo ad una velocità del tutto lecita in un circuito. Non solo, ma si trattava di una velocità del tutto conforme a quella tenuta dagli altri piloti (circa 170/190 km/h, per la precisione). Infine, sempre secondo i difensori, alla pista del Mugello non potevano

essere applicate le regole della circolazione stradale e quindi l'art. 149 C.d.S. sulla distanza di sicurezza come se si trattasse di un tamponamento stradale.

In Tribunale, però, non era stato provato che al momento del fatto i motociclisti avessero ricevuto la segnalazione di un incidente, con l'utilizzo di bandiere rosse e segnali luminosi, né l'invito a rallentare e rientrare ai box; in ogni caso non c'era prova che avessero percepito l'eventuale presenza di tali segnalazioni; la Ducati, contrariamente a quanto affermato in querela dal pilota antagonista, al momento del fatto non aveva rallentato improvvisamente la velocità di circolazione, né andava a passo d'uomo, infatti secondo il perito incaricato al momento dell'incidente viaggiava ad una 102 Km/h.

Era la Kawasaki, invece, che circolava ad una velocità di 196 km/h e sebbene il pilota avesse avuto la piena percezione della presenza del veicolo del collega che lo precedeva, pur potendo rallentare o allargare la sua traiettoria a sinistra, non aveva posto in essere alcuna di tali manovre per evitarlo.

Detto questo, che colpa si poteva ravvisare a carico del malcapitato collega motociclista, centrato come un birillo a quella velocità? Non essendo in corso una gara, a lui come agli altri, non era imposta alcuna velocità minima da rispettare. Viceversa – secondo il Tribunale – il conducente della Kawasaki non aveva rispettato la distanza di sicurezza e non aveva tenuto una condotta di guida idonea ad evitare il tamponamento.

Tutti argomenti che, nell'insieme, hanno convinto anche la Cassazione la quale nella citata sentenza n. 27991/2017 ha confermato la condanna pur dichiarandone poi la prescrizione.

E la moviola non è utile solo per dirimere i dubbi sportivi, perché basta leggere la perizia per capire che gli argomenti che hanno consentito all'esperto di esprimere l'opinione sull'incidente (condotta dei conducenti; velocità dei mezzi, ecc.), sono stati tratti dalla visione del filmato registrato VHS, ritualmente versato agli atti del procedimento e molto eloquente circa l'accaduto.

Ma la cosa più interessante riguarda la questione se correttamente il giudice di merito abbia ritenuto applicabili alla circolazione in pista le regole dettate dal Codice della Strada. Certo è difficile dare una risposta univoca.

La stessa Cassazione molto di recente, ha sentenziato che: "Il presupposto per l'applicazione dell'art. 2054 cod. civ. e della correlata normativa sull'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile automobilistica, nonché del codice della strada, è che il sinistro avvenga in un'area stradale o ad essa equiparata" (Sez. III Civ., 28.4.2017, n. 10513). Vero, ma vale anche la considerazione, che traiamo dalla giurisprudenza della stessa Corte, secondo cui le norme del codice, pur se non applicabili amministrativamente, restano un paradigma di comportamento in ogni area dove avvenga la circolazione di veicoli. Dice infatti la Cassazione nella sentenza n. 35415 dell'11 luglio 2013: "Le norme del codice della strada trovano diretta

applicazione in relazione alla circolazione dei veicoli sulle strade aperte al pubblico transito, mentre assumono unicamente il valore di criteri e canoni di diligenza e prudenza rispetto allo spostamento di veicoli all'interno di aree private non aperte alla pubblica circolazione". In quel caso, in applicazione del citato principio, la Corte aveva escluso l'applicabilità della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida in relazione ad un omicidio colposo avvenuto a seguito dell'utilizzo di un veicolo in un'area privata.

Ma sulla pista da corsa c'è anche di più: esiste un regolamento che disciplina l'utilizzo dell'impianto.

E nel nostro caso il Regolamento del circuito, disciplinando all'art. 3 l'uso dell'impianto, prevede tre tipi di utilizzo: a) svolgimento di manifestazioni (sportive, tecniche o di altro genere, a carattere di competizione o no) e prove relative; b) prove sportive, tecniche o di altro genere; c) la circolazione turistica.

In relazione alla circolazione turistica in particolare, il regolamento prevede che "... può essere effettuata solo in assenza di competizione e/o prove e sempre nel rispetto delle norme del Codice della Strada".

Nel caso di cui trattasi era il Regolamento, quindi, non fosse bastata la giurisprudenza citata, ad assumere il codice stradale come paradigma del comportamento in caso della circolazione turistica nel corso della quale avvenne l'incidente. Il sinistro era avvenuto alle ore 17.15, mentre i motociclisti utilizzavano la pista aperta "senza esclusiva". Di ciò il pilota della Kawasaki era ben consapevole, avendo firmato una liberatoria in cui dichiarava di essere a conoscenza di tale modalità d'uso e delle norme contenute nel Regolamento della pista.

Un Regolamento che, come ricordato dal giudice di merito, all'art. 5, nel disciplinare l'uso della pista senza esclusiva, esplicitamente prevede: "Sulla pista valgono tutte le norme del Codice della Strada, salvo le ulteriori prescrizioni del presente regolamento".

Ecco come valutare il tamponamento della Ducati, benché circolasse in pista e non in strada, con largo anticipo su un rettilineo a visuale libera, mantenendo la destra, ed ecco in base a cosa attribuire la causa dell'incidente alla elevata velocità della Kawasaki rispetto a quella più moderata, ma non lenta, del pilota investito, nonché al mancato rispetto della distanza di sicurezza.

La prudenza non è mai troppa quando si corre, soprattutto se si è in pista per una circolazione turistica.

E la prudenza è l'anima del codice della strada. ■

**\*Presidente della Fondazione ASAPS SSU**